

# Z NOGĄ NA GAZIE I OPASKĄ NA OCZACH

Coraz więcej państw chce wprowadzić przepisy o płacy minimalnej dla kierowców. Dla przewoźników może to oznaczać większe koszty i bałagan w przepisach. Ratunkiem może być jednolite unijne prawo transportowe.

✎ MARCIN BOLTRYK

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego eksport z Polski do krajów UE wzrósł w 2015 r. o 3 proc. Jednocześnie pogorszyły się wyniki sprzedaży do krajów rozwijających się – były o 14,2 proc. gorsze – a także do Europy Środkowo-Wschodniej (o 13,5 proc.).

Naszym najważniejszym partnerem handlowym pozostają Niemcy i ich udział w polskim eksporcie nieustannie rośnie. Dzisiaj to 28,8 proc. całego wywozu towarów z Polski, czyli o 1 proc. więcej niż rok temu.

– Przy słabnących Chinach i pogrążonej w recesji Rosji wzrost naszej gospodarki zależy od dostępu do rynku europejskiego. A w przypadku transportu drogowego zależność jest jeszcze mocniejsza. Według raportu European Road Freight Transport 2015 aż 31 proc. transportów z Polski trafia do Niemiec i taki sam udział mają zlecenia powrotne. Na kolejnych pozycjach znajduje się wymiana z Francją, Włochami i Wielką Brytanią. Zlecenia transportu z Polski do Niemiec i w drugą stronę obejmują aż 6 proc. tonokilometrów w Europie. W sumie zaś 70 proc. polskiej wymiany towarowej wozí się wewnątrz UE – informuje Paweł Trębicki, dyrektor generalny Raben Transport.

## Polska transportem stoi

Szacuje się, że polski rynek transportowy ma rosnąć do 2018 r. o 10 proc. rocznie.

– Z taką dynamiką nasz kraj będzie niedługo czwartym rynkiem transportowym w Europie – za Niemcami, Holandią i Hiszpanią, a przed Włochami. Podaż zleceń obrazuje wymianę towarową, ale jest jeszcze inna sprawa: dzięki podnoszeniu konkurencyjności naszego eksportu polscy przewoźnicy wzmacniają swoją pozycję w UE. Obsługują już 25 proc. przewozów międzynarodowych. To olbrzymi sukces. Żadna inna polska branża nie może się takim pochwalić. Od kilku lat polscy przewoźnicy mają pierwsze miejsce w Europie. Branża zatrudnia bezpośrednio i pośrednio prawie milion osób, czyli ponad 7 proc. wszystkich pracowników w kraju. Przynajmniej 7 proc. PKB, przewoźnicy są płatnikami wielu opłat i podatków: opłat autostradowych, VAT, akcyzy, opłaty paliwowej. Ale jest także inny aspekt tej branży, związany z finansowaniem taboru. Największym wierzycielem firm transportowych jest sektor finansowy. Zaległości na 230 mln zł wobec banków, firm leasingowych i ubezpieczeniowych ma 58 proc. zadłużonych transportowców – opowiada Paweł Trębicki.

Polska zatem „stoi transportem”, chociaż politycy od lat chyba nie do końca są tego



świadomi. Z jednej strony poprawia się u nas infrastruktura drogowa, ale z drugiej – ostatni raport Światowego Forum Ekonomicznego Polska umieszcza ją na 76 miejscu na świecie. Branża od lat boryka się też z brakiem kadr, a dopiero kilka miesięcy temu Ministerstwo Edukacji Narodowej ponownie pisało kierowce – mechanika na listę zawodów.

– Niby sukces, ale nie podjęto żadnych praktycznych działań, by zacząć kształcenie. A problem się pogłębia. W grupie wiekowej 18-34 lata mamy dzisiaj 218 tys. kierowców w kategorii C+E, natomiast w grupie 55-65 lata aż 300 tys. Braki uzupełnia się dzięki kierowcom z zagranicy, głównie z Ukrainy – zauważa Paweł Trębicki.

## Delikatny kołós

Polska sektor transportu drogowego jest potęgą, ale nawiedzana przez kolejne „plagi”. Np.

## Tajemnica.

Przyczyny narzucenia polskim firmom niemieckich stawek wynagrodzenia nie są do końca jasne. Rodzi to podejrzenie o nie do końca uczciwą walkę konkurencyjną – mówi Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. fot. Lucjusz Cykarski

słynny wyrok Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. przyznał kierowcom prawo do ryczałtu za nocleg w kabinie. Sprawa nadal nie jest rozwiązana, a przewoźnicy są zalewani pozwami od byłych pracowników.

– Jedno roszczenie to nawet 80 tys. zł, więc to skala zagrażająca egzystencji większości przedsiębiorstw. Niestety, zarówno poprzednia, jak i obecna ekipa rządowa nic nie zrobiła w tej sprawie, zasłaniając się przeciwnymi interesami pracodawców i pracowników, chociaż ryczałty za noclegi obowiązują wyłącznie w Polsce. Na rozstrzygnięcie w tej sprawie przed Trybunałem Konstytucyjnym czeka wniosek organizacji Transport i Logistyka Polska, ale na szybką pomoc w obecnej sytuacji nie można chyba liczyć – opowiada Paweł Trębicki.

Z kolei od stycznia 2015 r. obowiązuje niemiecka ustawa o pensji minimalnej dla kierowców MiLoG, która nakłada na firmy

transportowe obowiązek zapłaty 8,5 euro za każdą godzinę pracy w Niemczech. Takie same regulacje przygotowała Francja, chociaż koordynuje ich wprowadzanie z trwającym postępowaniem KE wobec Niemiec.

– Bardzo się obawiam, że dyskusje o rewizji dyrektywy o delegowaniu mogą mieć jeszcze bardziej negatywny wpływ na branżę. Zamiast uwzględnić szczególną mobilność kierowców i wyłączyć ich spod dyrektywy o delegowaniu coraz częściej wnioskuje się jej pełne zastosowanie. W najgorszym scenariuszu oznacza to, że kierowca jadący do Niemiec za czas pracy w tym kraju pobierałby nie tylko tamtejszą pensję minimalną, ale także na określonych warunkach nabywał pełne tamtejsze prawa pracownicze – obawia się Paweł Trębicki.

W dodatku, jak zauważa Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCKR), niezbyt jasne są przyczyny narzucenia polskim firmom niemieckich stawek wynagrodzenia.

– Rodzi to podejrzenie o nie do końca uczciwą walkę konkurencyjną. Sprawa niemieckiej płacy minimalnej trafiła w 2015 r. do Komisji Europejskiej, ale mimo to polscy przedsiębiorcy już muszą się stosować do niemieckich przepisów. Potwierdzają to kontrole. OCKR prowadziło już 19 takich spraw – mówi Łukasz Włoch.

#### **Na różnych poziomach**

Problem niemieckiej płacy minimalnej ma kilka warstw. Początkowo pojawiały się sprzeczne opinie ekspertów, czy w ogóle należy rozliczać płacę minimalną na potrzeby niemieckich instytucji kontrolnych.

– Dziś już wiemy, że tak. Pojawiły się też różne interpretacje przepisów dotyczących



#### **Ważna branża.**

W transporcie, bezpośrednio lub pośrednio, zatrudnienie znajduje 1 mln osób, czyli 7 proc. wszystkich zatrudnionych.

składników niemieckiej płacy minimalnej. Pensja kierowcy w Polsce zawiera bowiem wynagrodzenie główne i inne składniki, w tym diety i ryczałty noclegowe. Część ekspertów miała wątpliwości, czy diety i ryczałty wliczać w poczet niemieckiej płacy minimalnej. Pierwsze kontrole potwierdziły, że to zgodne z niemiecką ustawą. Wielu przedsiębiorców odetchnęło z ulgą, ponieważ w innym przypadku oznaczałoby to dla nich dużo wyższe koszty, a dla niektórych



zapewne zakończenie działalności – opowiada Łukasz Włoch.

MiLoG zresztą nie tylko podnosi koszty pracy, ale powoduje też konieczność ponoszenia dodatkowych wydatków, choćby na tłumaczenie dokumentów. Dla firm groźny był także szum informacyjny, jaki powstawał po wprowadzeniu ustawy MiLoG. Ignorowanie jej zapisów lub błędna interpretacja mogły narazić przedsiębiorstwa na koszty sięgające nawet 30 tys. euro.

– MiLoG był niestety dopiero początkiem. Inne państwa także sięgają po takie rozwiązania. Podobne ustawy lub projekty ustaw pojawiły się w Norwegii, Szwecji, Belgii, Austrii i Francji. Komisja Europejska pracuje nad ogólnoeuropejskim prawem, które wprowadziłoby zasadę „taka sama płaca dla wszystkich na danym terytorium”. Objęłaby ona wszystkich pracowników delegowanych, w tym kierowców. Wymagałoby to ujednolicenia prawa transportowego w Europie. A różnice są znaczne. Najpewniej latem zacznie obowiązywać Loi Macron, czyli francuska ustawa o płacy minimalnej. Już wiemy, że pojawi się problem z nadgodzinami. Trzeba je będzie bowiem liczyć według stawek francuskich. Rodzi to pewną patologię, kiedy na docelowo wspólnym rynku dla kierowcy przewożącego ładunek w Unii Europejskiej trzeba będzie prowadzić ewidencję czasu pracy zgodnie z kilkoma różnymi porządkami prawnymi – przekonuje Łukasz Włoch.

#### **Z informacji OCRK**

Wobec tych wszystkich wyzwań polscy przewoźnicy działają trochę jak kierowca wyścigowego auta z nogą na pełnym gazie, ale z opaską na oczach. Jest szansa, że na drodze nic się nie pojawi, ale chyba jeszcze większa – że katastrofa jest nieunikniona.

– W tej sytuacji podejmowanie z kilkuletnim wyprzedzeniem decyzji o inwestycjach lub zatrudnieniu może się wydawać nieodpowiedzialne, ale ten stan niepewności przedłuża się w nieskończoność i pewne decyzje po prostu trzeba podejmować, jeśli przedsiębiorca nie chce zaprzestać działalności – mówi Paweł Trębicki.  

”  
KIEROWCA  
JADĄCY  
DO NIEMIEC  
ZA CZAS PRACY  
W TYM KRAJU  
POBIERAŁBY  
NIE TYLKO  
TAMTEJSZĄ  
PENSJĘ  
MINIMALNĄ,  
ALE TAKŻE NA  
OKREŚLONYCH  
WARUNKACH  
NABYWAŁ  
PEŁNE  
TAMTEJSZE  
PRAWA  
PRACOWNICZE

## O niemieckim MiLoG-u i jego francuskim odpowiedniku

W 2016 r. pięciu klientów Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców otrzymało wezwania do udokumentowania wypłaty polskim szoferom co najmniej 8,5 euro za każdą godzinę pracy na terenie naszego zachodniego sąsiada. Przyczyny rozpoczęcia postępowania kontrolnego wobec polskiego przewoźnika są różne i wynikają z:

- kontroli drogowej, jakiej został poddany kierowca na terenie Niemiec,
- kontroli niemieckiego zleceniodawcy,
- zgłoszenia dotyczącego planowanego zatrudnienia pracownika na terenie Niemiec.

Mimo że w przypadku zakończonych kontroli niemiecki urząd celny odstąpił od wymierzenia kary (zapewne z tego powodu, że *nieprawidłowość były niewielkie*) i zobowiązał firmę jedynie do wypłaty zaległego wynagrodzenia, należy mieć na uwadze, że jest to okoliczność wyjątkowa i może nie być w przyszłości stosowana.

Z informacji uzyskanych od niemieckiego urzędu celnego wynika, że gdy wydano prawomocną decyzję co do grzywny z tytułu naruszenia przepisów dotyczących płacy minimalnej, to na podstawie decyzji ramowej 2005/214/J1 Rady z dnia 24. lutego 2005 r. w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania kar o charakterze pieniężnym i kar grzywny w ramach formalnego wniosku o egzekucję skierowanego do władz Rzeczypospolitej Polskiej możliwa jest egzekucja kary grzywny w Polsce.

Jeżeli wniosek w sprawie egzekucji niecałkowicie zaspakaja roszczenia, może dojść do zajęcia majątku dłużnika w Niemczech (np. pojazdu mechanicznego) z uwzględnieniem zasady współmierności.

Jeżeli chodzi o płacę minimalną na terenie Francji, to ustawa o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych (loi Macron) oraz ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji społecznej (loi Savary) nakładają na przedsiębiorców podstawowe obowiązki dotyczące pracowników delegowanych, czyli:

- wypłatę 9,67 euro za godzinę pracy (Le salaire minimum interprofessionnel de croissance — SMIC, stawka na 2016 r.),
- rozliczenie czasu pracy według francuskiego kodeksu pracy (w tym godzin nadliczbowych),
- każdorazowe zgłaszanie pracowników delegowanych,
- tworzenie i przechowywanie dokumentacji w języku francuskim,
- mianowanie przedstawiciela na terytorium Francji.

Do 23 marca 2016 r., gdy powstawał ten tekst, nie opublikowano jednak aktów wykonawczych (dekretów), które miały rozwiązać wątpliwości co do zakresu i szczegółów obowiązywania tych przepisów w sektorze transportowym. Dekrety te są konieczne, aby mogły się rozpocząć kontrole polskich firm transportowych.